DECRETO 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias.

La Disposición Transitoria Segunda de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, prevé la existencia de un Reglamento de Carreteras, que deberá ser aprobado conforme establece la Disposición Final de la Ley, por el Gobierno de Canarias a propuesta del Consejero competente.

El presente Decreto, acatando el mandato legal, tiene por objeto la aprobación del Reglamento de Carreteras que complementa, como no podría ser de otra forma, la norma legal e incide fundamentalmente en dos polos de atención: a saber, el establecimiento, conservación y gestión del dominio público viario y la afección de la infraestructura viaria sobre los terrenos que atraviesa.

Desde el primer punto de vista, se ha insistido en los aspectos de planificación, programación, financiación y explotación de las obras públicas viarias. En lo tocante al segundo criterio de ordenación, se insiste en la defensa de la vía, compatible con la planificación urbanística de sus márgenes, y con el desarrollo de actividades autorizables que no supongan detrimento de la carretera ni peligro para su tráfico.

En el Reglamento se regulan pormenorizadamente los conceptos generales que intervienen en la ordenación de la carretera y se aborda la delimitación competencial en la materia, consagrando la vinculación de la administración de la vía a su titularidad, y disponiendo, además, de los mecanismos de coordinación y planificación que aseguren la integración en un único sistema viario de las distintas redes regionales, insulares y municipales.

Por último, se reglamenta la continuidad y conexión de los itinerarios interurbanos con la malla viaria de las distintas poblaciones, de competencia municipal, y el transcurso de los tramos de las carreteras por terrenos clasificados como urbanos.

En su virtud, a propuesta del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Aguas y previa deliberación del Gobierno en su sesión celebrada el día 11 de mayo de 1995, D I S P O N G O:

Artículo único.- Se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias para la ejecución de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, que consta como anexo.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Los procedimientos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento que se aprueba y en los que haya recaído resolución, se ejecutarán conforme a la normativa vigente al tiempo de su conclusión. En aquellos procedimientos en que no haya recaído resolución, se adecuará su tramitación al Reglamento aprobado por el presente Decreto.

DISPOSICIÓN FINAL

Se faculta al Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Aguas, para dictar las disposiciones oportunas para la aplicación de lo establecido en este Decreto.

Dado en Las Palmas de Gran Canaria, a 11 de mayo de 1995.

EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO, Manuel Hermoso Rojas.

EL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y AGUAS, Rodolfo José Núñez Ruano.

A N E X O

REGLAMENTO DE CARRETERAS DE CANARIAS

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Es objeto del presente Reglamento el desarrollo de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (L.C.C.), en todo lo relativo a la actividad de planificar, proyectar, construir, conservar, financiar, usar y explotar dichas carreteras (artº. 1.1 L.C.C.).

Para la correcta interpretación y aplicación de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, y del presente Reglamento, se tendrá en cuenta la terminología que figura en el anexo nº 1 de este Reglamento.

Artículo 2.- A los efectos de este Reglamento, se consideran carreteras las vías de dominio y uso público destinadas fundamentalmente a la circulación de vehículos automóviles.

Artículo 3.- Por sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales (artº. 1.3 L.C.C.).

Artículo 4.- Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la circulación exclusiva de automóviles y que reúnen las siguientes características:

a) Disponer de condiciones geométricas, así como de pavimentación, trazado, visibilidad y señalización que garanticen las mejores condiciones de seguridad para la conducción a altas velocidades de circulación, independientemente de que éstas puedan estar limitadas.

b) Tener impedido el acceso a las mismas desde los terrenos colindantes tanto para peatones como para animales. Los automóviles podrán acceder a ellas, o abandonarlas, por medio de cruces a distinto nivel, debidamente visibles y señalizados, dotados de los correspondientes carriles de aceleración y desaceleración, los cuales se encontrarán en tramos distanciados no menos de dos kilómetros.

c) No existir en todo su trazado ningún cruce al mismo nivel con otra vía, sean cuales fueran las características de éstas.

d) Disponer, para cada sentido de circulación, de distintas calzadas, separadas entre sí por una franja de terreno no destinada a la circulación que contenga una barrera física para impedir el paso de una calzada a otra, salvo en puntos singulares justificados o con carácter excepcional y temporal.

Artículo 5.- Son autovías aquellas carreteras que, cumpliendo todos los requisitos determinados para las autopistas, sin embargo admiten cruces al mismo nivel con otras vías, siempre que esto esté plenamente justificado y la seguridad vial garantizada, así como accesos de automóviles desde terrenos colindantes a distancias no inferiores a un kilómetro y debidamente visibles y señalizados.

Artículo 6.- Son vías rápidas aquellas carreteras que reúnen las mismas características de las autovías, pero con una sola calzada (artº. 1.6 L.C.C.).

Artículo 7.- Son carreteras convencionales aquellas que por sus características no pueden ser clasificadas en ninguno de los artículos anteriores.

Artículo 8.- Son áreas de servicios, las zonas colindantes con las carreteras diseñadas especialmente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de los vehículos y personas que transitan por ellas, en las que se pueden incluir conjunta o separadamente estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar seguridad y comodidad (artº. 1.8 L.C.C.).

Artículo 9.- La alteración de la clasificación de las carreteras prevista en el título primero del presente Reglamento, requiere la misma tramitación que la establecida para la construcción de una nueva carretera.

Artículo 10.- El Departamento del Gobierno de Canarias competente en materia de carreteras aprobará por Orden Departamental las Instrucciones, Normas, Recomendaciones y Pliegos de Prescripciones Técnicas que establezcan las características geométricas, de pavimento, visibilidad, trazado, accesos, señalización, y de los diferentes elementos complementarios que sean obligados para cada obra de

carretera, así como las limitaciones de velocidad y de los distintos tipos de vehículos que puedan circular por cada una de ellas (artº. 1.9 L.C.C.).

Artículo 11.- Las carreteras de Canarias se clasifican en regionales, insulares y municipales, según corresponda su titularidad a la Comunidad Autónoma, a los Cabildos Insulares o a los Ayuntamientos, respectivamente (artº. 2.1 L.C.C.).

Las carreteras que transcurran por más de un término municipal no podrán ser clasificadas como municipales (artº. 2.3 L.C.C.).

Las carreteras construidas por particulares en ejecución de planes de ordenación urbana o para el servicio de núcleos urbanos se considerarán carreteras municipales, una vez que hayan sido cumplimentadas las condiciones de recepción impuestas por la legislación de régimen del suelo y normativa urbanística aplicable (artº. 2.4 L.C.C.).

Aquellas carreteras construidas para la satisfacción de una específica función de transporte y que solo de modo accesorio atiendan necesidades generales de comunicación, quedan excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Artículo 12.- 1. Son carreteras de interés regional aquellas que cumplen en su totalidad o en tramos determinados al menos uno de los siguientes requisitos: a) Entenderse como vía de circunvalación de una isla.

b) Aquellas de largo recorrido que unan puntos distantes de la vía de circunvalación y comuniquen, además, con importantes núcleos de población o actividad económica, todo ello proporcionalmente a la superficie y población de cada isla.

c) Las que comuniquen la capital de la isla o las vías descritas en los puntos a) y b) con puertos y aeropuertos de interés general. d) Las que comuniquen la capital de la isla o las vías descritas en los puntos a) y b) con centros de especial interés por su actividad (artº. 3 L.C.C.). 2. Las carreteras en que no concurran al menos uno de los requisitos enumerados en el apartado anterior podrán ser de titularidad de los Cabildos Insulares o de los Municipios.

3. Las carreteras que transcurran por más de un término municipal no podrán ser clasificadas como municipales (artº. 2.3 L.C.C.).

Artículo 13.- Las carreteras de interés regional podrán ser declaradas de interés general a los efectos de incluir su financiación en los créditos correspondientes de los Presupuestos Generales del Estado como compensación del hecho insular, de acuerdo con el Régimen Económico y Fiscal para Canarias (artº. 4 L.C.C.).

Artículo 14.- Las carreteras quedarán bajo la exclusiva competencia y responsabilidad de cada organismo administrador correspondiéndole a éste su planificación, proyecto, construcción, conservación, mantenimiento, señalización, uso y explotación, así como, si fuese necesario, la ampliación del número de sus calzadas o carriles de circulación, acondicionamiento de su trazado, ensanches de plataforma, mejoras de firme o de cualquier otra parte integrante de la carretera, ejecución de variantes o de obras de embellecimiento o de adaptación al medio ambiente en la zona de dominio público.

El Gobierno de Canarias, por razón de los principios de eficacia, economía, descentralización y máxima proximidad a los ciudadanos, y de conformidad con lo previsto en la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, podrá delegar con carácter excepcional en los respectivos Cabildos Insulares, previa propuesta de la Consejería competente, el ejercicio de todas o algunas de las competencias descritas en el párrafo anterior, con las excepciones contempladas en el artº. 10.2 de la citada Ley.

No serán delegables en los Cabildos funciones normativas de planificación y coordinación en relación con carreteras de interés regional, ni la de fijar las directrices de coordinación y planificación general en materia de carreteras.

Artículo 15.- En ningún caso tendrán la consideración de nuevas carreteras las duplicaciones de calzada, los acondicionamientos, ensanches, mejoras, variantes y, en general, todas aquellas otras actuaciones sobre carreteras ya existentes que no supongan una modificación de su clasificación a tenor de las definiciones contenidas en los artículos 4, 5, 6 y 7 de este Reglamento.

Artículo 16.- Coordinadamente con los respectivos Cabildos Insulares y Ayuntamientos, la Consejería del Gobierno de Canarias competente por razón de la materia, confeccionará el Catálogo de las Carreteras de Canarias que comprenda, debidamente actualizadas, su denominación e identificación, así como la información sobre las características, situación, exigencias, viabilidad y limitaciones en la utilización de las mismas.

Las carreteras se catalogarán según su titularidad y de acuerdo a los siguientes criterios:

1) Identificación de las carreteras: las carreteras tendrán un nombre identificador compuesto por dos letras y un número. Las dos letras serán las correspondientes a cada isla:

GC = Isla de Gran Canaria.

TF = Isla de Tenerife.

LZ = Isla de Lanzarote.

LP = Isla de La Palma.

FV = Isla de Fuerteventura.

HI = Isla de El Hierro.

GM = Isla de La Gomera,

y el número será el que corresponda a la secuencia de la ramificación que adopte el Plan Regional de Carreteras.

2) Geometría y datos físicos de carreteras: se expresará la longitud en kilómetros del tramo; número de calzadas; número de carriles por calzada; anchura de calzada; anchura de plataforma; tipo de firme; estado del firme; tipo de terreno (llano, ondulado o accidentado) y visibilidad.

3) Información funcional: velocidad de recorrido; Intensidad Media Diaria (I.M.D.); porcentaje de hora punta; porcentaje de vehículos pesados y autobuses, y direccionalidad.

4) Información ambiental: medio atravesado; calidad del medio; población; número de accidentes y sus causas.

Artículo 17.- No tendrán la consideración de carreteras:

a) Las vías que componen las redes de comunicación interior de los núcleos urbanos o de éstos entre sí, en el ámbito de un mismo término municipal y definidas como calles en su correspondiente planeamiento urbanístico, y aquellos tramos que atraviesan poblaciones aunque su titularidad no sea municipal [artº. 8.1.a) L.C.C.], siempre que no tengan la calificación legal de travesías, ni formen parte de redes arteriales de poblaciones.

b) Los caminos de servicio que sean de la titularidad del Estado, de sus Entidades Autónomas, de la Comunidad Autónoma Canaria, de las Entidades Locales y demás personas de derecho público [artº. 8.1.b) L.C.C.].

c) Los caminos construidos por personas privadas con finalidad análoga a los caminos de servicio [artº. 8.1.c) L.C.C.].

Se consideran caminos de servicio los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares, a quienes corresponde atender a todos los gastos que ocasionen su construcción, reparación y conservación. Cuando las circunstancias que concurran en los

caminos de servicio lo permitan y lo exija el interés público, éstos deberán abrirse al uso general, según su naturaleza y legislación específica. En este caso, habrán de observarse las normas de utilización y seguridad propias de las carreteras y se aplicará, si procede, la Ley de Expropiación Forzosa a efectos de indemnización [artº. 8.2 L.C.C.].

La apertura provisional al uso público de cualquiera de los caminos citados en este apartado, para atender necesidades inaplazables, eventuales, urgentes, imprevisibles o catastróficas, se dispondrá por la Consejería del Gobierno de Canarias competente en materia de carreteras, de conformidad, si procede, con lo previsto en la legislación de expropiación forzosa respecto de las ocupaciones temporales, previa comprobación de que el camino reúne las condiciones de vialidad y seguridad suficientes para el normal tránsito público, y señalando, en su caso, las prescripciones a tener en cuenta.

En la autorización se fijará el plazo por referencia a una fecha concreta o al cumplimiento de determinados hechos o condiciones y el Organismo, Entidad o Corporación que ha de ejercer las funciones de explotación.

La autorización deberá publicarse en el Boletín Oficial de Canarias. La apertura permanente al uso público de cualquiera de los caminos a los que se refiere este apartado, de conformidad con lo previsto en el Plan Regional de Carreteras de Canarias o en alguno de los Planes Insulares o Municipales, requerirá, en su caso, la correspondiente indemnización, de conformidad a lo previsto en la Ley de Expropiación Forzosa. Artículo 18.- Corresponde al Gobierno de Canarias:

1) Coordinar la actividad de las distintas Consejerías en cuanto puede afectar al orden viario.

2) Elaborar el Plan Regional de Carreteras, según propuesta de la Consejería competente en materia de carreteras.

3) Aprobar la incorporación a la red regional de carreteras de las redes insulares o municipales y viceversa, de acuerdo con los criterios que para la modificación de dichas redes se establezcan en el Plan Regional de Carreteras.

4) Aprobar la incorporación a la red regional de carreteras de caminos particulares y los caminos de servicio que, de conformidad con la legislación vigente, hayan sido abiertos de modo permanente al uso público.

5) Acordar la fórmula de participación o ayuda del Gobierno de Canarias en la planificación, elaboración de estudios y proyectos y, en su caso, en la construcción de carreteras de las redes insulares o municipales.

6) Aprobar los planes viarios de las redes arteriales y adscribir las vías incluidas en ellas a las redes regionales, insulares o municipales que corresponda, de acuerdo con los criterios que para la modificación de dichas redes se establezcan en el Plan Regional de Carreteras.

7) En todo caso corresponde al Gobierno de Canarias fijar las directrices de coordinación y planificación general en materia de carreteras, a fin de garantizar la coherencia y funcionalidad del sistema integral viario del Archipiélago (artº. 9.2 L.C.C.).

Artículo 19.- 1. En relación con las carreteras regionales, corresponde a la Consejería del Gobierno de Canarias competente por razón de la materia:

1º) Planificar de conformidad con las previsiones, objetivos y prioridades del Plan Regional de Carreteras, programar su proyecto, financiación y ejecución.

2º) Formular la propuesta del Plan Regional de Carreteras.

3º) Aprobar los estudios y proyectos en sus distintos niveles, así como emitir los informes previos para la emisión por el órgano competente en cada caso de las Declaraciones de Impacto Ecológico que correspondan por el órgano competente.

4º) Ejercer las facultades necesarias para su construcción y posterior mantenimiento y conservación.

5º) Ejercitar la policía administrativa que requiera el uso y defensa de la carretera.

2. Corresponde igualmente a la Consejería del Gobierno de Canarias competente por razón de la materia, dictar las normas técnicas en materia de planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de toda clase de carreteras.

Artículo 20.- Corresponde a los Cabildos Insulares y Ayuntamientos ejercer sobre sus propias redes de carreteras insulares y municipales, respectivamente, las mismas facultades que tiene conferidas el Gobierno de Canarias para la red de carreteras regionales, en virtud de los puntos 1º), 2º), 3º), 4º) y 5º) del artículo 19, así como otras que pudieran sobrevenirles como resultado de cada proceso de transferencias y que no están específicamente imposibilitadas para ello, según lo preceptuado en el presente Reglamento.

Artículo 21.- La Consejería del Gobierno de Canarias competente por razón de la materia, los Cabildos Insulares y los Ayuntamientos podrán celebrar convenios para la administración, gestión y financiación en lo referente a redes arteriales, travesías e intersecciones entre las distintas redes de carreteras (artº. 10.4 L.C.C.).

Artículo 22.- El sistema internacional de señales de carreteras se aplicará en todas las redes del Archipiélago con arreglo a la legislación del Estado sobre esta materia (artº. 11 L.C.C.).

Artículo 23.- Los planes, estudios y proyectos de carreteras, la dirección e inspección de las correspondientes obras, así como de su conservación y explotación, se efectuarán por Técnico competente, de conformidad con lo que al respecto prevean las disposiciones reguladoras del ejercicio de las profesiones tituladas.

TÍTULO II

RÉGIMEN DE LAS CARRETERAS CAPÍTULO I

PLANIFICACIÓN, ESTUDIOS Y PROYECTOS

Artículo 24.- El Plan Regional de Carreteras comprenderá las previsiones, objetivos, prioridades y cuanta otra determinación se considere precisa para asegurar el establecimiento, desarrollo y funcionamiento de todas las carreteras de Canarias, independientemente de las Administraciones a que pudieran adscribirse. También establecerá las redes de carreteras regionales, insulares y municipales, así como los criterios para la modificación posterior de estas redes por cambio de titularidad o nueva construcción (artº. 12.1 L.C.C.).

Artículo 25.- El Gobierno de Canarias, a través de la Consejería competente, elaborará el Plan Regional de Carreteras, debiendo someter su proyecto a información pública por espacio de dos meses, comunicándolo expresamente a todos los Cabildos Insulares y Ayuntamientos del Archipiélago, los cuales dispondrán de un mes más para expresar su opinión. Tras ello, y efectuadas las correcciones que, en virtud de las alegaciones presentadas estimase convenientes, el Gobierno lo remitirá al Parlamento de Canarias como Proyecto de Ley, adjuntando la totalidad de su expediente administrativo.

Artículo 26.- Los Cabildos Insulares podrán redactar sus respectivos planes insulares de carreteras siguiendo las determinaciones del Plan Regional en lo que afecte a sus respectivos ámbitos. Las propuestas, para su efectividad, deberán ser aprobadas por el Gobierno de Canarias mediante Decreto, previo informe de las Consejerías afectadas, con arreglo a las disposiciones vigentes (artº. 12.3 L.C.C.).

Artículo 27.- La aprobación de proyectos de carreteras implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres (artº. 13.1 L.C.C.).

La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirán también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto incluyendo la denominada zona de dominio público, así como en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente (artº. 13.2 L.C.C.).

A los efectos indicados en los números anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender el trazado de la misma y la determinación de los terrenos, construcciones u otros

bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquélla y para la seguridad de la circulación (artº. 13.3 L.C.C.).

Artículo 28.- Los estudios que, en cada caso, requiera la ejecución o modificación significativa de una carretera, se desarrollarán según el siguiente procedimiento:

A) Estudio de planeamiento.

Consiste en la definición, entre todos los posibles, del esquema vial más adecuado a un determinado año horizonte, así como de sus características y dimensiones recomendables, necesidades de suelo y otras limitaciones, a la vista de los planes territoriales, urbanísticos, de transporte y de carreteras. Se tendrá en cuenta, para su defensa, el territorio comprendido en los Espacios Naturales Protegidos de Canarias [artº. 14.1.a) L.C.C.].

El estudio de planeamiento comprenderá como mínimo:

a) Exposición y delimitación del objeto del estudio.

b) Recopilación de datos referentes a la estructura, ordenación territorial y demanda del transporte y su evolución.

c) Análisis de la situación actual en relación con la estructura socioeconómica, ordenación territorial, y oferta y demanda vial y de transportes en la zona de estudio.

d) Previsiones y repercusiones socioeconómicas y de demanda de transporte en un determinado año horizonte.

e) Esquemas viales posibles, su comparación y selección de los más recomendables.

B) Estudio previo.

Consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir, en líneas generales, las diferentes opciones para el adecuado desarrollo de la actuación que se pretende, valorando todos sus efectos y seleccionando las más adecuadas [artº. 14.1.b) L.C.C.].

El estudio previo comprenderá como mínimo:

a) Exposición del objeto del estudio y planeamiento del problema a resolver.

b) Recopilación y análisis de los datos necesarios, tales como estudios de planeamiento existentes, de tráfico o de terrenos.

c) Definición, en líneas generales, de las diferentes opciones para resolver el problema planteado.

d) Valoración y comparación de dichas opciones, con inclusión en cada caso, y con la aproximación adecuada, de las expropiaciones y modificaciones de servidumbres y servicios afectados.

e) Posibilidad de limitación de accesos y sus consecuencias.

f) Selección de alternativas más convenientes entre las opciones estudiadas. C) Estudio informativo.

Consiste en la definición, en líneas generales, de las características y justificación de la actuación propuesta como más recomendable para el interés público y de las restantes opciones estudiadas, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso [artº. 14.1.c) L.C.C.].

El estudio informativo comprenderá como mínimo:

a) Objeto del estudio y exposición de las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y la concepción global de su trazado.

b) Definición en líneas generales, tanto geográficas como funcionales, de todas las opciones de trazado estudiadas.

c) Estudio del impacto ambiental de las diferentes opciones, conforme a lo establecido en la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico.

d) Análisis de las ventajas, inconvenientes y costes de cada una de las opciones y su impacto en los diversos aspectos del transporte, teniendo en cuenta en los costes el de los terrenos, servicios y derechos afectados en cada caso.

e) Selección de la opción más recomendable.

Artículo 29.- Los proyectos que, en cada caso, requiera la ejecución o modificación significativa de una carretera, se desarrollarán según el siguiente procedimiento:

A) Anteproyecto.

Consiste en la redacción de documento técnico a escala adecuada y consiguiente evaluación de las mejores propuestas, de forma que pueda concretarse la solución óptima [artº. 14.2.a) L.C.C.].

El anteproyecto, en general, será la fase de perfeccionamiento de un estudio previo o informativo en el que, una vez decidida la solución más conveniente a un determinado problema, y fijados en el estudio previo o informativo su trazado y características funcionales, se determine la solución técnica más adecuada.

El anteproyecto constará como mínimo de los siguientes documentos:

a) Memoria en la que se expondrán las necesidades a satisfacer, incluyendo los posibles elementos funcionales de la carretera, los factores sociales, técnicos, medioambientales, económicos y administrativos que se tienen en cuenta para plantear el problema a resolver, y la justificación de la solución que se propone desde los puntos de vista técnico y económico, así como los datos básicos correspondientes, con justificación de los precios compuestos adoptados.

b) Anexos a la Memoria, entre los que deberán figurar los datos geológicos, geotécnicos e hidrológicos y ambientales en que se ha basado la elección, así como los criterios de valoración de la obra y de los terrenos, derechos y servicios afectados. Los datos derivados del Estudio de Impacto Ambiental se integrarán en el anteproyecto como anexo independiente.

c) Planos generales de trazado a escala no menor de 1/5000, y de definición general de las obras de paso y desagüe, secciones, tipo y obras accesorias y complementarias.

d) Presupuesto que comprenda mediciones aproximadas y valoraciones.

e) Un estudio relativo a la posible descomposición del anteproyecto en proyectos parciales.

B) Proyecto de trazado.

Consiste en la redacción de documento técnico y definición concreta de los aspectos geométricos de la solución adoptada, así como de los bienes y derechos afectados por la misma [artº. 14.2.b) L.C.C.].

El proyecto de trazado comprenderá como mínimo:

a) Memoria, en la que se describa y justifique la solución adoptada, de modo que quede claramente definido el trazado proyectado, el cual no se verá afectado por estructuras, afirmados u obras complementarias.

b) Anexos a la Memoria, en los que se incluirán todos los datos que identifiquen el trazado, las características elegidas y, en su caso, la reposición de servidumbres y servicios afectados.

Entre los anexos figurarán los documentos necesarios para promover las autorizaciones administrativas previas a la ejecución de las obras, y la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, con la descripción material de los mismos en planos de planta y parcelario.

c) Planos de trazado, en los que se precisen el terreno a ocupar por las obras y las restantes características generales de la carretera.

d) Presupuesto aproximado. En documento separado, se incluirá el cálculo de la valoración de las expropiaciones precisas, y de las servidumbres y servicios afectados, en su caso.

C) Proyecto de construcción.

Consiste en el desarrollo completo de la solución adoptada, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación [artº. 14.2.c) L.C.C.].

El proyecto de construcción deberá redactarse con los datos y detalles necesarios que permitan ejecutar las obras sin intervención del autor o autores del estudio.

Artículo 30.- 1. Las carreteras quedan sometidas a los procedimientos y categorías de evaluación contenidas en la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico. La declaración se realizará cuando el proyecto alcance el nivel de anteproyecto, o en su defecto, el de proyecto de trazado, los cuales deberán tener el contenido mínimo que se especifica en el anexo nº 3 del presente Reglamento.

2. La información pública correspondiente al procedimiento de evaluación del impacto ambiental se realizará en la fase de estudio informativo, o en su defecto, en aquella en la que se estudien las diferentes opciones de trazado.

Artículo 31.- A los efectos de elaboración y redacción de proyectos, las obras de carreteras se clasifican en los siguientes grupos:

a) Obras de creación de infraestructura, que comprenden:

1. Nuevas carreteras.

2. Duplicaciones de calzada.

3. Variantes.

4. Reconstrucciones de tramos de carretera y obras de paso o desagüe importantes.

5. Acondicionamientos.

b) Obras de reposición y conservación, que comprenden:

1. Mejoras de firme.

2. Obras de restablecimiento y mantenimiento de las condiciones de la carretera.

3. Obras para mejora de la explotación de la carretera. Los proyectos que tengan por objeto la construcción de las obras comprendidas en el grupo a) del párrafo anterior deberán constar, como mínimo, de los siguientes documentos:

a) Memoria que considere las necesidades a satisfacer y los factores de todo orden a considerar, con descripción y justificación de la solución proyectada; tendrá en cuenta además la futura explotación de la carretera, incluyendo los elementos funcionales, la previsión de accesos, la relación con el entorno de la carretera y la estética.

b) Anexos a la Memoria, en los que se incluirán todos los datos topográficos, geológicos, geotécnicos, ambientales, cálculos y estudios que se hayan utilizado en el proyecto, y que justifiquen e identifiquen el trazado y características elegidos.

El anexo ambiental recogerá y desarrollará las medidas correctoras y el programa de vigilancia establecidos en los estudios o evaluaciones de impacto ambiental que se hayan realizado con anterioridad.

Asimismo, se incluirá el estudio de las medidas para garantizar la seguridad de la circulación en el tramo de carretera afectado durante su posterior explotación.

Entre los anexos figurará la relación de bienes, derechos y servicios afectados y el plano parcelario, así como los documentos necesarios para promover las autorizaciones administrativas previas a la ejecución.

También figurarán entre los anexos a la Memoria la justificación de los precios, y un programa del posible desarrollo de los trabajos, en tiempo y en coste óptimo, con carácter indicativo, así como la clasificación que, con arreglo al Registro profesional o empresarial, deba ostentar el futuro adjudicatario del contrato.

c) Planos que describan gráficamente todos y cada uno de los elementos de la carretera proyectada.

d) Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, en el que se fijen las características de los materiales y de las unidades de obra y la forma de ejecución, medición y abono de éstas.

e) Presupuestos con mediciones, cuadros de precios, presupuestos parciales, en su caso, y generales en todo caso.

f) Proyecto de seguridad e higiene en el trabajo, en su caso, redactado de acuerdo con su normativa específica. g) Estudio de las medidas para garantizar la seguridad de la circulación durante la ejecución de las obras en el tramo de carretera afectado, incluyendo, en su caso, los desvíos de circulación precisos.

h) Señalización, balizamiento y, en su caso, defensa del tramo de carretera objeto del proyecto.

i) En su caso, ordenación o reordenación de los accesos existentes.

En los proyectos de obras comprendidas en el grupo b), Obras de reposición y conservación , podrán reducirse en extensión los documentos exigidos para los proyectos de las obras comprendidas en el grupo a), Obras de creación de infraestructura , e incluso suprimirse los que resulten innecesarios, siempre que los restantes sean suficientes para definir, ejecutar y valorar las obras que comprendan, y se haya previsto en ellos la solución de las repercusiones en la circulación durante la ejecución de la obra.

Artículo 32.- 1. Los estudios, anteproyectos y proyectos de carreteras deberán ser objeto de aprobación técnica y de aprobación definitiva.

La aprobación técnica tendrá el carácter de aprobación provisional, y permitirá realizar la información pública, en su caso, y someter el estudio, anteproyecto o proyecto a informe de otros Organismos, o cumplir otros trámites previos a su aprobación definitiva.

La aprobación definitiva de un estudio, anteproyecto o proyecto de carreteras implicará la previa aprobación técnica, así como el cumplimiento del trámite de información pública, en su caso, y de los demás a que se refiere el párrafo anterior.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, serán objeto de aprobación única y definitiva aquellos estudios, anteproyectos y proyectos que, por su naturaleza, no hayan de someterse preceptivamente a información pública, sin que, por otra parte, se estime conveniente someterles a trámites o informes no preceptivos.

CAPÍTULO II

CONSTRUCCIÓN

Artículo 33.- En el caso de construcción de nuevas carreteras regionales o insulares, o tramos de ellas, así como modificaciones significativas de las existentes, no recogidas en el Planeamiento Urbanístico Municipal vigente, la Administración que la promueva deberá remitir el correspondiente estudio, que permita una correcta interpretación de lo proyectado, a las Corporaciones Locales afectadas, disponiendo éstas de dos meses para devolver el informe que estimen pertinente acerca del trazado, características y conveniencia de la vía prevista. Transcurrido dicho plazo sin que exista contestación, se entenderá otorgada la conformidad. En caso de existir disconformidad, resolverá el Gobierno de Canarias.

No tendrán el carácter de modificaciones significativas las obras de refuerzo o ampliación del pavimento existente, obras de drenaje, señalización, balizamiento, y actuaciones puntuales tales como enlaces o intersecciones.

En el plazo de dos meses a partir de la aprobación definitiva del proyecto de una carretera, las Corporaciones Locales afectadas deberán proceder a iniciar el trámite de modificación de sus respectivos planeamientos urbanísticos, adaptándolos a las nuevas circunstancias.

Artículo 34.- En la tramitación de cualquier figura de planeamiento urbanístico, o de sus modificaciones o revisiones, que afecten a carreteras regionales e insulares, así como las determinaciones del Plan Regional o de los Planes Insulares, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá notificar preceptivamente, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del planeamiento previsto a la Consejería del Gobierno de Canarias competente por razón de la materia, así como al respectivo Cabildo Insular, disponiendo éstos del plazo de dos meses para devolver el informe sobre los aspectos que estimen convenientes. Transcurrido dicho plazo sin que exista contestación, se entenderá otorgada la conformidad por parte de la Administración que no lo hubiese hecho.

En el caso de existir disconformidad por parte del Gobierno de Canarias o del Cabildo Insular con las determinaciones previstas por el planeamiento en tramitación, y el órgano actuante no hubiese rectificado en el sentido demandado al proceder al posterior trámite de aprobación inicial, aquél quedará en suspenso hasta la modificación y nueva aprobación, cuando al tomar conocimiento de la persistencia en los planteamientos iniciales la Administración contrariada decida comunicar el carácter vinculante de su iniciativa, lo cual habrá de hacerlo constar fehacientemente durante los preceptivos periodos de información pública y audiencia expresa (artº. 16.2 L.C.C.).

El texto de la publicación de la aprobación definitiva del planeamiento urbanístico en el Boletín Oficial, deberá contener preceptivamente la descripción detallada del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en el artículo 33 y en los apartados anteriores de este artículo, sin lo cual no se entenderá aprobado y en vigencia. Los informes descritos en el artículo 33 y en los párrafos anteriores, no supondrán, en ningún caso, la aceptación de compromisos presupuestarios por parte del órgano informante.

Para los municipios que carezcan de planeamiento urbanístico vigente, la aprobación definitiva del proyecto de una carretera o variante que afecte a su término, supondrá la obligación de incluirla en los documentos de planeamiento que se elaboren con posterioridad (artº. 16.5 L.C.C.).

Con independencia de la información oficial a que se refieren los párrafos anteriores, se llevará a cabo en la forma prevista por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, un trámite de información pública durante un periodo mínimo de treinta días.

Artículo 35.- En los municipios con instrumento de planeamiento urbanístico aprobado, no serán preceptivas la información oficial ni la pública para aquellas actuaciones incluidas en el mismo.

En ningún caso serán preceptivos los trámites de información oficial y pública de los estudios que se refieran a acondicionamientos de trazado, mejoras de firme y, en general, aquellas actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera preexistente.

Artículo 36.- Por constituir obras de utilidad pública, las actuaciones relativas a carreteras regionales o insulares no estarán sujetas a licencia municipal, si estuviesen contempladas en la forma proyectada en los documentos de planeamiento urbanístico municipal vigentes o, no estándolo, se hayan cumplido los requisitos establecidos en el artículo 33 de este Reglamento.

Artículo 37.- La expropiación de bienes y derechos y, en su caso, la imposición de servidumbres necesarias para la construcción de las carreteras se efectuarán con arreglo a la Ley de Expropiación Forzosa (artº. 18.1 L.C.C.).

Las expropiaciones a que dieran lugar las obras en travesías y en los tramos de carretera a que se refiere el Título IV del presente Reglamento, quedarán sometidas a las prescripciones establecidas en la legislación urbanística.

Artículo 38.- Las actas de ocupación y de pago y los actos administrativos de imposición, modificación o extinción forzosa de servidumbre serán título bastante para la inscripción o toma de razón en el Registro de la Propiedad y en los demás registros públicos, en la forma y con los efectos previstos en el artículo cincuenta y tres de la Ley de Expropiación Forzosa (artº. 19 L.C.C.). Artículo 39.- Las obras de construcción, reparación o conservación de carreteras regionales o insulares, no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.

CAPÍTULO III

FINANCIACIÓN

Artículo 40.- La financiación de la actuación en una carretera se efectuará mediante las consignaciones que a tal efecto se incluyan en los Presupuestos Generales del ente a la que esté adscrita, mediante los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas, de Organismos Nacionales o Internacionales y, excepcionalmente, de particulares (artº. 20.1 L.C.C.).

Igualmente, la financiación de la construcción de carreteras podrá producirse mediante contribuciones especiales en la forma y con los requisitos contenidos en el artículo siguiente (artº. 20.2 L.C.C.).

Artículo 41.- A propuesta conjunta de la Consejería de Hacienda y de la competente en materia de carreteras, el Gobierno de Canarias podrá acordar el establecimiento de contribuciones especiales para la construcción y reforma de carreteras regionales o para sus accesos o caminos de servicio en los términos previstos en el artículo veintiséis de la Ley General Tributaria (artº. 21.1 L.C.C.).

La regulación de la contribución determinará, en todo caso, los aspectos materiales y formales de aplicación de la misma conforme a los principios establecidos en el presente artículo (artº. 21.2 L.C.C.).

Serán sujetos pasivos de estas contribuciones especiales quienes se beneficien de modo directo de las carreteras, accesos o caminos de servicio y, especialmente, los titulares de las fincas y establecimientos colindantes (artº. 21.3 L.C.C.).

La base imponible se determinará por el siguiente porcentaje del coste total de las obras, incluido el justiprecio de las expropiaciones, excepto en cuanto el sujeto pasivo sea titular del bien expropiado, en cuyo caso se deducirá la parte correspondiente del justiprecio. - Con carácter general, hasta el 25%.

- En los caminos de servicio, hasta el 50%.

- En los accesos de uso predominantemente particular para un determinado conjunto de fincas rústicas y núcleos de población existentes, hasta el 90% (artº. 21.4 L.C.C.).

Para la cuantificación de las cuotas que deberán satisfacer los sujetos pasivos se atenderá a criterios objetivos, tales como la longitud de la línea de colindancia con la carretera, la superficie de la finca, su destino, proximidad y acceso a la vía y a las actividades o instalaciones mercantiles o industriales (artº. 21.5 L.C.C.).

CAPÍTULO IV

EXPLOTACIÓN

Artículo 42.- La explotación de las carreteras comprende las operaciones de conservación y mantenimiento y las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las

referentes a la señalización, la ordenación de accesos y la regulación del uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección (artº. 22.1 L.C.C.).

Cada carretera será explotada directamente por su titular y su utilización será gratuita (artº. 22.2 L.C.C.).

Artículo 43.- El titular de una carretera facilitará la existencia de las áreas de servicio necesarias para la comodidad del usuario y el buen funcionamiento de la circulación (artº. 23.1 L.C.C.).

En las áreas de servicio se pueden incluir conjunta o separadamente las instalaciones siguientes:

- Estaciones de suministro de carburantes y lubricantes.

- Hoteles.

- Restaurantes.

- Talleres de reparación.

- Otros servicios análogos destinados a facilitar seguridad y comodidad.

Todas las instalaciones de un área de servicio dispondrán de servicios higiénicos.

También se podrán disponer en las áreas de servicio las instalaciones adicionales siguientes:

- Servicios telefónicos.

- Cafetería. - Aparcamientos pavimentados.

- Zonas para descanso y juegos infantiles.

- Venta de repuestos y accesorios de vehículos. - Venta de artículos de alimentación, turísticos y de recuerdo.

- Moteles.

- Talleres de reparación rápida de vehículos.

No se podrán establecer en las áreas de servicio instalaciones que no tengan relación directa con el servicio de la carretera o generen un tráfico adicional, y en especial locales de espectáculo o diversión.

El área de servicio se comunicará con el exterior únicamente a través de la carretera. En autopistas, autovías y vías rápidas, las áreas de servicio quedarán incluidas dentro de la zona protegida por el cerramiento de la zona de dominio público, ampliando dicho cerramiento para que abarque el área de servicio.

Las áreas de servicio se diseñarán de forma que resulten adaptadas a su entorno, habida cuenta de sus peculiaridades históricas y ambientales.

No podrán instalarse áreas de servicio en las variantes o carreteras de circunvalación, extendiéndose esta prohibición a los cinco kilómetros inmediatamente anteriores o posteriores a las mismas.

A efectos de lo establecido en el párrafo anterior, sólo se considerarán variantes las de población y no las de trazado.

Tampoco se podrán instalar áreas de servicio en tramos urbanos de carreteras de interés regional.

Las áreas de servicio podrán ser explotadas por cualesquiera de los sistemas de gestión indirecta de servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado (artº. 23.3 L.C.C.).

Las condiciones para el otorgamiento de concesiones de áreas de servicio se establecerán en un Pliego de Condiciones Generales que será aprobado por el Gobierno de Canarias.

Las distancias mínimas de las áreas de servicio entre sí, y a enlaces, intersecciones o accesos serán las siguientes:

CLASE DE CARRETERA ÁREAS DE SERVICIO ENLACES O INTERSECCIONES ACCESOS Autopistas 5 km 1,5 km - - - Autovías 2,5 km 1,2 km 0,5 km Vías rápidas y carreteras convencionales de interés regional 2 km 1 km 0,25 km Resto de la red 1,5 km 0,5 km 0,15 km

Las distancias mínimas indicadas se medirán desde las secciones de los carriles de entrada y salida del área de servicio a las secciones de los carriles de entrada o salida del enlace, intersección, acceso o área de servicio más próxima de la misma margen, en el caso de calzadas separadas, o en cualquier margen, en el caso de carreteras con calzada única, en las que la anchura del carril alcance 1,50 m. En tramos urbanos de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de interés regional no podrán instalarse áreas de servicio con acceso directo desde la carretera. Los accesos a dichas áreas de servicio se efectuarán por calles urbanas paralelas a la carretera.

TÍTULO III

USO Y DEFENSA DE LA CARRETERA

CAPÍTULO I

LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

Artículo 44.- 1. A los efectos de la Ley de Carreteras de Canarias y del presente Reglamento se establecen en las carreteras las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afección.

2. A los ramales de enlaces y vías de giro de intersecciones y enlaces les será de aplicación lo establecido para las carreteras sobre zonas de dominio público, servidumbre y afección.

3. Las limitaciones, prohibiciones, servidumbres y afecciones que se establecen en la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias, tienen la naturaleza de limitaciones generales de la propiedad, en favor del servicio público viario, y no serán objeto de indemnización por el posible demérito que puedan ocasionar a los terrenos afectados, salvo los casos en que expresamente se disponga.

Artículo 45.- 1. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura a cada lado de la vía en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras de interés regional, y de tres metros en el resto de las carreteras, medidos horizontal y perpendicularmente al eje de la misma desde la arista exterior de la explanación.

Se entiende por arista exterior de la explanación la intersección con el terreno natural del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de contención colindantes.

En los casos de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, se fijará como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será, en todo caso, de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura si éstos sobrepasaran dicha arista exterior (artº. 25.1 L.C.C.).

Excepcionalmente en los casos de viaductos y puentes, la expropiación y en consecuencia la configuración de dominio público podrá limitarse a los terrenos ocupados por los cimientos de los soportes de las estructuras y a una franja de un metro, como mínimo, alrededor. El resto de los terrenos afectados quedará sujeto a la imposición de las servidumbres de paso necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento y explotación de la carretera.

En los supuestos en que el terreno natural adyacente esté al mismo nivel que la carretera, la arista exterior de la explanación vendrá determinada por el borde exterior de la cuneta. Si no existiera cuneta, se adoptará como arista exterior de la explanación el borde exterior del último elemento integrado en la vía, sea éste la carretera o la propia calzada.

2. En los túneles la determinación de la zona de dominio público podrá extenderse a la superficie de los terrenos necesarios para asegurar la conservación y mantenimiento de las obras, de acuerdo con las

características geotécnicas del terreno, la altura del mismo sobre el túnel y la disposición de sus elementos, como ventilación, accesos y otros necesarios.

Artículo 46.- Los proyectos de nuevas carreteras, acondicionamientos, duplicaciones de calzada, variantes de trazado o población, y reordenación de accesos, preverán la expropiación de los terrenos a ocupar por la zona de dominio público definida en el artículo anterior, así como por las áreas de servicio definidas en el artículo 43, y cualquier otro elemento funcional de la carretera.

Artículo 47.- En las carreteras existentes antes de la entrada en vigor del presente Reglamento, se considerarán, en todo caso, de dominio público los terrenos ocupados por la carretera y sus elementos funcionales, afectos al servicio público viario, cualquiera que sea el título legítimo de adquisición por parte del titular de la carretera.

Artículo 48.- 1. Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación de servicios públicos viarios, tales como los destinados a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de guaguas y otros fines auxiliares o complementarios (artº. 25.2 L.C.C.).

2. Son también elementos funcionales de la carretera los centros operativos, parques de maquinaria, viveros, garajes, talleres, viviendas para el personal encargado de la conservación y explotación de las carreteras, áreas de servicio, estaciones de suministro de combustible de vehículos, áreas de mantenimiento y las calzadas de servicio de los propios elementos funcionales.

Artículo 49.- 1. No podrán realizarse obras en la zona de dominio público de las carreteras sin previa autorización del titular de la misma, el cual, sin perjuicio de otras competencias concurrentes, sólo podrá concederlo cuando así lo exija la prestación de un servicio público de interés general (artº. 25.3 L.C.C.).

2. El titular del servicio público deberá presentar ante el titular de la carretera la solicitud de autorización de las obras, acompañada del proyecto de construcción en el que se justifique la necesidad de la ocupación de la zona de dominio público para la prestación del servicio.

El proyecto contemplará las disposiciones técnicas y constructivas convenientes para evitar cualquier perjuicio futuro a la carretera y a sus elementos funcionales, o a la seguridad de la circulación vial. Serán vinculantes las condiciones técnicas o constructivas que el titular de la carretera fije en la autorización para proteger la carretera y evitar posibles perjuicios futuros.

3. Salvo para cruces de la carretera, túneles, puentes y viaductos, las obras podrán ocupar la franja de ocho metros o tres metros, según la clasificación de la carretera, que forma parte del dominio público.

4. En ningún caso se autorizarán obras que puedan afectar a la seguridad de la circulación vial, perjudiquen la explanación de la carretera y sus elementos funcionales o no permitan su adecuada explotación.

Artículo 50.- 1. La zona de servidumbre de las carreteras consistirá en dos franjas de terreno delimitadas interiormente por el borde de la zona de dominio público definido en el artículo 45 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación.

2. Los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre, tal como queda delimitada en el punto anterior, podrán pertenecer legítimamente a cualquier persona pública o privada. No obstante tendrán, en todo caso, el carácter de dominio público los terrenos ocupados por elementos funcionales de la carretera.

Artículo 51.- 1. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en estos supuestos, del titular de la carretera y sin perjuicio de otras competencias concurrentes (artº. 26.2 L.C.C.).

2. Se permitirán, no obstante, sin necesidad de autorización alguna y en precario, actividades agrarias y obras de cerramiento diáfano para protección de fincas rústicas, siempre que sean compatibles con la seguridad vial (artº. 26.3 L.C.C.). 3. Cualquier actividad agraria u obra de cerramiento diáfano amparada en el permiso derivado del apartado anterior que se considere incompatible con la seguridad vial, deberá ser eliminada o modificada en el plazo que se fije mediante resolución motivada dirigida al titular de la obra o actividad.

Artículo 52.- 1. El titular de la carretera, y el Ayuntamiento, en su caso, podrán utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de utilidad pública o interés social o cuando lo requiera el mejor servicio de la misma (artº. 26.4 L.C.C.).

2. Podrá concederse autorización para cualquiera de las finalidades siguientes:

a) El paso de conducciones de suministros en los que concurran utilidad pública o interés social y que sean compatibles con la seguridad de la circulación.

b) Construir caminos agrícolas o vías de servicio.

c) Encauzar y canalizar aguas que discurran por la carretera.

d) Aprovechar materiales para uso exclusivo de las obras de la carretera, mediante las autorizaciones que correspondan.

e) Almacenar temporalmente materiales, maquinaria y herramientas destinadas a las obras de construcción, reparación o conservación de la carretera.

f) Depositar temporalmente objetos de cualquier tipo que, por cualquier causa, se encuentren en la carretera y constituyan obstáculos o peligros para la circulación.

g) Estacionar temporalmente vehículos o remolques que no puedan ser obligados a circular por avería o cualquier otra razón.

h) Otras utilizaciones análogas que contribuyan al mejor servicio de la carretera.

Artículo 53.- 1. En los supuestos enunciados en los apartados c), f) y g) del artículo anterior, la utilización temporal por razones de urgencia de los terrenos comprendidos dentro de la zona de servidumbre de la carretera no precisará previa notificación del titular de la carretera al propietario ni al poseedor de los bienes y derechos afectados.

2. En los casos a), b), d), e) y h) del artículo anterior, el titular de la carretera notificará previamente al propietario del inmueble afectado y a su arrendatario u otro poseedor con título válido, si los hubiere, la resolución de ocupar los terrenos, con expresión, en forma cierta o aproximada, de la superficie y del plazo, finalidad a que se destina y designación de la persona o entidad beneficiaria, en su caso, siendo esta resolución inmediatamente ejecutiva.

3. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización (artº. 26.5 L.C.C.).

4. Siempre que exista beneficiario de la ocupación, distinto del titular de la carretera, será de cuenta de éste el abono de las indemnizaciones que procedan.

5. El uso y explotación por los particulares de los terrenos comprendidos dentro de la zona de servidumbre estarán limitados por la compatibilidad con la ocupación temporal a que se refiere el artículo anterior.

Artículo 54.- 1. La zona de afección de una carretera consistirá en dos franjas de terreno situadas a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por el borde de la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación (artº. 27.1 L.C.C.).

2. Los terrenos comprendidos en la zona de afección, tal como queda delimitada en el apartado anterior, podrán pertenecer legítimamente a cualquier titular público o privado. No obstante, tendrán el carácter de dominio público los terrenos que estuvieran ocupados por elementos funcionales de la carretera.

Artículo 55.- 1. Para ejecutar cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y talar árboles en la zona de afección se requerirá la previa autorización del titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes (artº. 27.2 L.C.C.).

2. En las construcciones o instalaciones ya existentes en la zona de afección, podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento del volumen de la construcción, o que si lo suponen tengan por objeto la instalación de servicios esenciales de cocina y baño en una vivienda previamente habitada, y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello sin perjuicio de las demás competencias concurrentes (artº. 27.3 L.C.C.).

3. La denegación de la autorización deberá venir fundada en las previsiones de los planes y proyectos aprobados de ampliación o variación de la carretera en un futuro no superior a los diez años (artº. 27.4 L.C.C.). 4. En los terrenos comprendidos en la zona de afección podrán realizarse, sin necesidad de autorización, los trabajos propios de los cultivos agrícolas, siempre que con ellos no se afecte de ningún modo a la zona de dominio público de la carretera ni a la seguridad de la circulación vial. A estos efectos no se consideran trabajos agrícolas la plantación o tala de arbolado.

Artículo 56.- 1. La línea límite de edificación, a ambos lados de la carretera, es aquella desde la cual y hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 55.2 del presente Reglamento.

2. Dicha línea límite se medirá horizontalmente a partir de la arista exterior más próxima de la calzada, entendiéndose por tal el borde de la franja destinada a la circulación de vehículos en general (artº. 28.2 L.C.C.).

3. En ningún caso la línea límite de edificación sobrepasará el borde exterior de la zona de afección (artº. 28.3 L.C.C.).

4. En el suelo comprendido entre la zona de servidumbre y la línea límite de edificación no podrán autorizarse instalaciones aéreas o subterráneas, ni cualquier otra alteración de los terrenos existentes que suponga incremento de su valor de expropiación.

Podrán autorizarse, excepcionalmente y por un plazo no superior a seis meses, instalaciones ligeras provisionales diáfanas fácilmente desmontables que, en todo caso, se situarán siempre fuera de la zona de servidumbre.

Artículo 57.- Lo dispuesto en los artículos 45 al 55 de este Reglamento se entiende sin perjuicio de lo establecido en el Título IV del presente Reglamento.

Artículo 58.- 1. El Gobierno de Canarias, atendiendo a las circunstancias socio-económicas o topográficas, fijará para cada carretera o tramo de ella las dimensiones de las zonas de servidumbre y afección definidas en la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias, y en el presente Reglamento. La suma de ambas deberá ser de veintidós metros para las autopistas y autovías y no podrá superar los diecisiete metros para las vías rápidas y carreteras de interés regional, y los ocho metros para el resto de las carreteras. Asimismo, el Gobierno de Canarias, oídos los Ayuntamientos respectivos, fijará la línea límite de edificación para cada carretera o tramo de ella, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 85 del presente Reglamento.

2. Excepcionalmente, si hubiere razones que lo aconsejaren, el Gobierno de Canarias podrá eliminar alguna de las zonas de protección de carreteras, excepto la de dominio público, sin afectar a las distancias máximas totales (artº. 30 L.C.C.).

3. En todo caso, en travesías, tramos urbanos y suelos urbanizables, la línea límite de edificación se situará a distancia tal de la carretera que pueda disponerse tanto la franja ajardinada de separación como las barreras antirruido que protejan la calidad de vida de los usuarios de las mismas, como dispone el artículo 85 del presente Reglamento y los equipamientos indicados en el apartado 3 del artículo 65 del presente Reglamento.

4. En los tramos urbanos de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras de interés regional, la línea límite de edificación se establecerá a distancia tal que pueda disponerse entre la carretera y las parcelas de la urbanización vía de servicio que evite el acceso directo desde las propiedades colindantes a la carretera, además de los restantes requerimientos indicados en el apartado anterior.

5. Teniendo en cuenta que la zona de servidumbre, por su propia finalidad, debe pertenecer a la zona no edificable, la línea límite de edificación deberá ser siempre exterior a la citada zona. Cuando excepcionalmente, por ser de excesiva anchura la proyección horizontal del talud de los terraplenes o desmontes, las líneas definidas en los apartados anteriores corten a la zona de servidumbre, la línea límite de edificación coincidirá con la exterior a la de dicha zona de servidumbre.

Artículo 59.- 1. Fuera de los tramos urbanos de las carreteras queda prohibido realizar cualquier tipo de publicidad dirigida al usuario de la carretera (artº. 31.1 L.C.C.).

2. Se entenderá como visible desde la carretera toda instalación publicitaria cuya mayor dimensión sea superior al cinco por mil de su distancia a la arista exterior de la calzada.

Artículo 60.- 1. A los efectos de lo establecido en el artículo anterior, no se considerará publicidad los carteles informativos sobre ejecución de obras y aquellos inherentes a la correcta señalización de la circulación, su orientación y su seguridad (artº. 31.2 L.C.C.).

2. Para la colocación de cualquier cartel informativo se precisará la autorización del titular de la carretera, siendo su instalación, mantenimiento, conservación y, en su caso, retirada a cargo del solicitante. La autorización podrá ser revocada en el caso de mala conservación de la misma, cese de la actividad objeto de la información o por razones de seguridad de la circulación viaria. 3. Tampoco se considera publicidad, a los efectos de la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias, y del presente Reglamento, los carteles o instalaciones análogas expresivas de las denominaciones de los establecimientos mercantiles o industriales, siempre que se encuentren situados sobre los edificios en que tales establecimientos tengan su sede o adosados a los mismos y no incluyan forma alguna de comunicación adicional.

4. No se permitirán carteles informativos, o instalaciones análogas, que por sus características, excesivo número de palabras o mensajes, tamaño inadecuado, luminosidad, etc., puedan producir deslumbramiento, confusión o distracción a los conductores de los vehículos, o que sean incompatibles con la seguridad de la circulación vial.

Se permitirán los carteles informativos que cumplan las limitaciones siguientes:

- Número de palabras o símbolos no superior a cuatro.

- Altura de las letras o símbolos no inferior a la dada por la fórmula siguiente:

$$H = S + V(N+6)\ 70$$

siendo:

H altura mínima de letra o símbolo en cm. S distancia del centro del cartel a la carretera en m. V velocidad de recorrido en km/h. N número de palabras y símbolos del cartel.

- Distancia desde la proyección del cartel a la arista exterior de la calzada, a cualquier señal de circulación de la carretera o a la proyección de cualquier otro cartel a la indicada arista, no inferior a la distancia recorrida por un vehículo que circule a la velocidad de recorrido durante un tiempo de diez segundos.

5. Excepcionalmente, podrá autorizarse la publicidad de carácter eventual aneja a pruebas deportivas reglamentariamente autorizadas que se desarrollen en la propia carretera, siendo tanto la colocación como la retirada de la misma a cargo de los promotores de la prueba. Artículo 61.- 1. Para realizar obras o instalaciones provisionales de cualquier naturaleza en las zonas de servidumbre o afección reguladas por la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias, y por los artículos 52 y 57 del presente Reglamento, o para cambiar su uso o destino, será necesaria la previa autorización del titular de la vía, salvo en los supuestos expresamente excluidos de dicho requisito por la indicada Ley y Reglamento. 2. La autorización para ejecutar obras de cualquier tipo en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección comprenderá inexcusablemente el condicionado técnico que regule cuantos aspectos de las mismas hayan de tenerse en cuenta a fin de proteger la plataforma y las estructuras de la carretera y la seguridad de su circulación (artº. 32 L.C.C.).

Artículo 62.- Los trámites que deberán cumplirse para el otorgamiento de las autorizaciones contempladas en el artículo anterior, serán los siguientes:

a) Presentación de solicitud por el interesado ante el titular de la vía, acompañada de la documentación necesaria para la correcta localización y definición de la actuación a realizar.

Si con la actuación que se pretenda realizar se incidiese en algún servicio existente y, singularmente, en el libre curso de las aguas, tanto superficiales como subterráneas, los problemas con ello relacionados deberán estar suficientemente estudiados y resueltos de forma que no afecten ni causen daños a la explanación de la carretera, y sin perjuicio de terceros.

Si con la actuación que se pretenda realizar se previera una cierta incidencia sobre la circulación de los vehículos por la carretera, deberá incluirse el estudio y solución de los problemas originados.

En ambos casos, deberá presentarse anejo a la solicitud, el correspondiente proyecto suscrito por Técnico competente.

b) En caso de que por los particulares se interesara autorización para realizar obras o instalaciones colindantes con la carretera, tales como restaurantes, moteles, urbanizaciones, construcciones industriales, líneas aéreas de energía eléctrica, telefónica, telegráfica, alumbrado público, etc., conducciones subterráneas, redes de abastecimiento y saneamiento, accesos, cruces de carreteras, explanaciones, u otras obras de importancia, se exigirá proyecto redactado por Técnico competente que comprenda el estudio de los accesos, vías de aceleración o deceleración, aparcamientos, drenaje, viales de circulación, isletas, señalización durante las obras, señalización definitiva y demás elementos necesarios. c) El proyecto a que se refiere el apartado anterior deberá comprender cuantos estudios, planos y documentos se estimen necesarios para la completa y precisa definición de las actuaciones solicitadas, en su relación o influencia con la carretera.

En el proyecto se contemplará especialmente la ordenación de la zona comprendida entre la línea de edificación y la carretera, en sus distintos aspectos. d) Examinada la documentación aportada por el solicitante, el Organismo competente podrá requerir la complementaria que se considere necesaria para poder resolver sobre la solicitud. Dicho Organismo competente para el trámite de la autorización podrá requerir la constitución de un depósito previo para garantizar la correcta ejecución de las obras.

Artículo 63.- 1. En el otorgamiento de autorizaciones se tendrán en cuenta las prescripciones que figuran a continuación para cada caso particular, además de las que se considere oportuno imponer para no causar a la infraestructura de la carretera o a sus elementos funcionales, perjuicios que afecten a la seguridad de la circulación o que no permitan su adecuada explotación:

a) No podrán autorizarse a terceros plantaciones en la zona de dominio público; en la zona de servidumbre podrán efectuarse actividades agrarias, sin necesidad de autorización y en precario, siempre que no perjudiquen a la visibilidad en la carretera, ni a la seguridad de la circulación.

b) La tala de arbolado sólo se denegará si pudiera perjudicar a la carretera por variar el curso de las aguas o producir inestabilidad a los taludes.

c) Las líneas aéreas, eléctricas, telefónicas y telegráficas se instalarán preferentemente detrás de la línea de edificación. En todo caso, la distancia del apoyo a la arista exterior de la calzada no será inferior a vez y media su altura. Esta misma distancia mínima se aplicará también en los casos de cruces aéreos, en los cuales el gálibo deberá ser suficiente para evitar accidentes a los vehículos.

d) No se autorizarán conducciones subterráneas por la zona de dominio público, salvo si la prestación de un servicio público así lo exigiera, siguiendo el procedimiento expuesto en el artículo 49 del presente Reglamento, a excepción de las travesías de poblaciones, donde podrán ir por debajo de las aceras, si no hubiera otra solución. En la zona de servidumbre podrán autorizarse conducciones subterráneas de interés general donde no existiera posibilidad de llevarlas más lejos de la carretera.

Las conducciones de interés privado se llevarán por la zona de afección. Excepcionalmente, y donde no existiera otra solución, podrá autorizarse a los particulares a ocupar con alguna de sus conducciones la zona de servidumbre.

e) No se autorizarán cerramientos en la zona de dominio público. En la zona de afección podrán autorizarse a partir de la línea de edificación. En la superficie comprendida entre esta línea y la zona de servidumbre, sólo se podrán construir cerramientos totalmente diáfanos, sobre piquetes sin cimiento de fábrica. Cuando se desee reconstruir los cerramientos existentes, se hará con arreglo a las condiciones que se impondrían si fueran de nueva construcción, salvo algún tramo menos de 5 metros que se hubiera arruinado. En la zona de servidumbre se permiten, sin necesidad de autorización, y en precario, obras de cerramiento diáfano para protección de fincas rústicas, siempre que sean compatibles con la seguridad vial.

f) La construcción de muros de sostenimiento por particulares solamente se podrá hacer dentro de la zona de afección. En todos los casos se deberá presentar un proyecto en el que se estudien las consecuencias de su construcción en relación con la explanación de la carretera, evacuación de las aguas, y la seguridad de la circulación.

g) Entre la línea de edificación y la calzada no se permitirá como norma general la construcción, reconstrucción, consolidación o ampliación de ningún edificio.

En los edificios existentes delante de esta línea sólo podrán autorizarse las reparaciones que exigieran la higiene, ornato y mera conservación y mantenimiento del inmueble.

Los aumentos de volumen en construcciones ya existentes sólo se permitirán en los casos previstos en el apartado 2 del artículo 55 del presente Reglamento.

h) Cualquier autorización relativa a urbanizaciones que se solicite al amparo de la normativa vigente, con la excepción de las de mínima entidad, exigirá la presentación de un proyecto específico en el que se consideren los aspectos de mayor relevancia.

Las parcelas resultantes deberán quedar detrás de la línea de servidumbre, y los viales deberán atenerse a cuanto se dispone en los artículos aplicables de este Reglamento.

Se dispondrá, de conformidad con lo exigido por los artículos 33, 36 y 47 de la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias, carriles para tráfico exclusivo de bicicletas, pasos peatonales a nivel o a distinto nivel que fueren necesarios, zonas de paradas de vehículos de transporte público, barreras antirruido, franja ajardinada, y demás equipamientos requeridos por la zona edificable colindante con la carretera.

i) Las industrias, canteras y explotaciones ganaderas, además de cumplir las condiciones que exijan los correspondientes planes de ordenación, habrán de tener en cuenta las molestias y peligros que ellos o las materias depositadas puedan producir a la circulación, así como los perjuicios a la estética del paisaje visible desde la carretera. En las condiciones que para su instalación se den por el titular de la carretera, deberán precisarse las disposiciones a tener en cuenta para evitar o disminuir dichos inconvenientes. Asimismo se estudiará la utilización de las zonas de servidumbre y de afección por instalaciones complementarias, tales como invernaderos, arquetas, balsas para riego, casetas no habitables o instalaciones similares.

En la zona de servidumbre se permitirán, sin necesidad de autorización alguna, y en precario, actividades agrarias, siempre que las mismas sean compatibles con la seguridad viaria.

j) Podrán autorizarse explanaciones en cualquier zona, siempre que no sean perjudiciales para la estabilidad de la plataforma ni para la explanación de la carretera por la modificación del curso de las aguas o por algún otro motivo. Se considerará de modo especial la incidencia que la explanación pudiera tener en la modificación de las líneas de dominio público, de servidumbre y de afección. Salvo para explanaciones de muy poca entidad, se exigirá la presentación de un proyecto. k) No se podrán ejecutar en la zona de servidumbre obras subterráneas que pudieran perjudicar el ulterior aprovechamiento de la misma para los fines a que está destinada. En la zona de afección, delante de la línea de edificación, no se podrán construir las que supongan una edificación por debajo del nivel del terreno, tales como garajes, almacenes, piscinas u obras que formen parte de instalaciones industriales.

l) Las obras de cruces subterráneos de conducciones tendrán la debida resistencia, dejarán el pavimento de la carretera en iguales condiciones que estaba, y se ejecutarán de forma que produzcan las menores perturbaciones posibles a la circulación por ella. Estas prescripciones se recogerán en el correspondiente proyecto, cuyas obras serán dirigidas por Técnico competente.

Salvo justificación especial, no se autorizarán cruces de conducciones por el sistema de zanja a cielo abierto, en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras de interés regional, ni en carreteras convencionales con intensidad media diaria de circulación superior a 5.000 vehículos, debiéndose efectuar el cruce mediante mina, túnel o perforación mecánica subterránea.

m) En instalaciones colindantes con la carretera a construir por particulares, además de cumplir las condiciones que se exigieran para estas instalaciones, los edificios deberán quedar detrás de la línea de edificación. Delante de esta línea no podrán realizarse más obras que las necesarias para viales, isletas o zonas ajardinadas. La zona de servidumbre deberá destinarse a separador y, únicamente de forma excepcional, podrán preverse en ella zonas pavimentadas para viales o aparcamientos.

Los ramales de entrada y salida desde la carretera a la instalación y viceversa estarán unidos por una vía exterior a la instalación que permita a los vehículos que entren hacia la instalación desde la carretera volver a ella caso de que la instalación se encuentre cerrada por cualquier causa. Para acceder a cualquier instalación desde una carretera de una sola calzada no se permitirá el giro a la izquierda, cruzando la trayectoria del tráfico que circule en sentido opuesto, salvo que la intensidad media a un horizonte de 10 años fuera menor de 5.000 vehículos, y sólo si se dispusiera un carril de espera en el centro precedido de otro de deceleración.

En todo caso, los accesos de las instalaciones desde y hacia el carril contiguo de la carretera irán provistos de carriles de cambio de velocidad.

n) La construcción de pasos elevados por particulares requeridos por circunstancias urbanísticas u otros de interés general, se sujetará a las siguientes condiciones:

1) A la solicitud de autorización deberá acompañarse un proyecto, firmado por Técnico competente, en el que se estudien sus condiciones resistentes y las consecuencias de su construcción en relación con la explanación de la carretera, evacuación de las aguas y la seguridad de la circulación.

2) Los estribos de la estructura no podrán ocupar la zona de dominio público, salvo autorización expresa del titular de la carretera otorgada de acuerdo al artículo 49.1 del presente Reglamento. En el caso de carreteras con calzadas separadas podrá disponerse de la mediana para la ubicación de una pila, siempre que su anchura sea suficiente para que la pila en ella colocada no represente peligro para la circulación. En todo caso, deberá dotarse de una protección para atenuar las consecuencias de un choque contra la misma. 3) El gálibo libre sobre la calzada será el que se fije por la Dirección General de Obras Públicas.

4) Las características de la estructura deberán tener en cuenta las posibilidades de ampliación o variación de la carretera en un futuro no superior a veinte años.

ñ) Los vertederos se situarán detrás de la línea de edificación. En ningún caso podrán autorizarse si produjeran humos o gases que afecten a la seguridad de la circulación.

Artículo 64.- En todos los proyectos que se requieran a consecuencia de la aplicación del presente Reglamento, se exigirá:

a) Como mínimo, que contenga los documentos siguientes: Memoria y anexos, Planos, Pliego de Prescripciones Técnicas y Presupuesto.

b) La redacción de los mismos y la dirección, en su momento, de las obras correspondientes deberán realizarse por Técnico competente.

c) El proyecto deberá ser visado por el Colegio Oficial correspondiente, salvo que se trate de obras promovidas por las Administraciones Públicas o entes de ellas dependientes.

Artículo 65.- 1. Los diferentes instrumentos de planificación urbanística previstos en la legislación de ordenación del suelo, así como los proyectos de urbanización que se ejecuten a su amparo, deberán contemplar las disposiciones de la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias, y del presente Reglamento, en lo referente a las determinaciones que afecten a las redes de carreteras.

2. En las carreteras que atraviesan áreas residenciales o turísticas y en las travesías en que sea factible, se dispondrán carriles para el tráfico exclusivo de bicicletas (artº. 33 L.C.C.).

3. En el desarrollo de nuevas urbanizaciones, colindantes con la carretera, los promotores de las mismas deberán proveer los pasos peatonales a nivel o a distinto nivel que fueren necesarios, zonas de parada de vehículos de transporte público, barreras antirruido, semaforizaciones y demás equipamientos requeridos por la zona edificable colindante con la carretera (artº. 36.5 L.C.C.).

Artículo 66.- 1. En la zona comprendida hasta la línea límite de edificación, se podrá proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública siempre que exista previamente un proyecto aprobado de trazado o construcción para reparación, ampliación o conservación de la carretera (artº. 34 L.C.C.). 2. El suelo comprendido entre la carretera y la línea de edificación será calificado como espacio libre, zona verde, zona de reserva vial y, en general, como zonas no edificables, con las limitaciones en el uso propias de este suelo.

3. El suelo comprendido entre la línea de edificación y el límite exterior de la zona de afección será edificable en la medida que lo autorice la planificación urbanística vigente y el cumplimiento de las exigencias contenidas en los artículos 65 y 85.2 del presente Reglamento.

Artículo 67.- 1. Sobre las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección, el titular de la carretera dispondrá la inmediata paralización de las obras y la suspensión de los usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en la autorización, adoptando una de las resoluciones siguientes:

a) Cuando las obras o usos no sean legalizables, en el plazo de quince (15) días, si no lo hubiese hecho el infractor, el titular procederá a reponer al estado primitivo las zonas afectadas a costa de aquél.

b) Cuando fueren legalizables, a instancia del infractor, procederá a instruir en el plazo de quince (15) días el oportuno expediente para la eventual legalización de las obras o instalaciones o autorización de los usos que se adapten a la normativa aplicable (artº. 35.1 L.C.C.).

2. La adopción de estos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y responsabilidad de todo orden que resulten procedentes (artº. 35.2 L.C.C.).

3. Si el titular de la carretera fuere un Ayuntamiento y en el plazo de un mes desde que fuese advertido de la infracción, no hubiera procedido a la paralización de las obras o suspensión de los usos no autorizados y a la posterior reposición al estado primitivo, el Cabildo Insular o, en su caso, el Gobierno de Canarias quedará subrogado en las actuaciones. Si el titular fuese un Cabildo Insular, ante los mismos supuestos, la subrogación corresponderá al Gobierno de Canarias (artº. 35.3 L.C.C.).

4. Los particulares podrán denunciar la existencia de obras o usos no autorizados ante los organismos competentes de los titulares de las vías, al objeto de que, comprobada la realidad de la denuncia, pueda actuarse posteriormente en la forma indicada en los artículos anteriores.

En todo caso, los particulares denunciantes deberán hacer constar su nombre, domicilio, apellidos y número de su Documento Nacional de Identidad.

Artículo 68.- 1. Si una construcción o cualquier otro elemento situado en terrenos próximos a una carretera pudiera ocasionar daños a ésta o ser motivo de peligro para la circulación de los vehículos, por ruina, caída sobre la carretera, u otra causa, el titular de la vía pondrá en conocimiento del Ayuntamiento correspondiente tales circunstancias para la adopción de las medidas oportunas que eliminen dichos daños o peligro.

2. En la comunicación al Ayuntamiento se advertirá si la ruina o posible caída es inminente y se señalarán las precauciones que deberán adoptarse para evitar todo daño o peligro a la carretera cuando se lleve a efecto la demolición de la construcción ruinosa o la retirada del elemento que pudiera caer sobre la vía.

3. En el supuesto de ruina o caída inminente, si no se diera la orden de derribo o retirada del elemento dentro del plazo de quince (15) días contados a partir de la comunicación al Ayuntamiento, el titular de la vía dará cuenta del caso a la Dirección General de Obras Públicas, a los efectos pertinentes.

4. Si el dueño de la construcción o de los terrenos donde se encuentren los elementos susceptibles de caer a la carretera, no llevase a cabo la demolición o retirada de los mismos en el plazo dado por el Ayuntamiento, que será de un mes como máximo, el Órgano competente del titular de la vía adoptará las medidas pertinentes para limitar el paso por la carretera y reducir el riesgo, dando cuenta a la Dirección General de Obras Públicas de dichas circunstancias.

5. Si la ruina o caída no se estimase inminente por el Órgano competente del titular de la carretera, la Dirección General de Obras Públicas, en el plazo de dos meses, resolverá en la forma prevista en el artículo 67 de este Reglamento.

6. Iguales atribuciones corresponden a los Alcaldes en los tramos urbanos y travesías.

Artículo 69.- 1. El titular de una carretera podrá regular los puntos de acceso a ella, limitándolos con carácter obligatorio a los lugares en que resulten más convenientes en atención a la seguridad y comodidad de la circulación (artº. 36.1 L.C.C.).

2. Asimismo, dicho titular queda facultado para reordenar los accesos existentes al objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, pudiendo expropiarse a tal fin los terrenos que sean necesarios (artº. 36.2 L.C.C.).

3. Se consideran accesos a una carretera las conexiones de ésta con otras vías, las conexiones con calzadas de servicio de la propia carretera y las conexiones con núcleos urbanos o industriales o a las propiedades colindantes.

4. Para evitar el excesivo número de accesos, su incorrecta situación e inadecuadas características de los mismos, en detrimento de la capacidad y nivel de servicio de la carretera y de la seguridad de la circulación, en el proyecto de los accesos se tendrá en cuenta el rango de la carretera, de acuerdo con su clasificación en la Ley, y el tráfico previsto para el futuro.

Artículo 70.- 1. En los proyectos de nuevas carreteras se definirá la restitución de las servidumbres de paso, indicando los accesos a la nueva carretera que se proyectan. Se especificarán sus características fundamentales tales como tipo de usuario, uso, condiciones técnicas y funcionalidad.

Estos accesos definidos en el proyecto de la carretera constituyen los únicos puntos previstos de conexión de la misma con el exterior.

2. Cualquier acceso distinto de los previstos, o cualquier modificación de ellos, habrá de ser objeto de estudio independiente para su autorización o denegación.

3. En todo proyecto de mejora y acondicionamiento de un tramo de carretera se incluirá la reordenación de los accesos que hubiera en el momento de redactar dicho proyecto.

4. En toda reordenación de accesos se incluirán los pasos de ganado y cruces que se vean afectados por la carretera.

Artículo 71.- 1. Cuando los propietarios o usufructuarios de una propiedad colindante con una carretera soliciten un acceso no previsto, y siempre que el mismo sea de interés público, el titular de la misma podrá convenir con ellos la aportación económica que les corresponda a fin de proceder a su construcción mediante financiación compartida (artº. 36.3 L.C.C.).

2. El convenio que prevé el punto anterior se establecerá previa tramitación de un expediente en el que deberá acreditarse el interés público del acceso solicitado por encontrarse vinculado a bienes, obras o servicios de carácter igualmente público, o por cualquier otra circunstancia análoga.

Artículo 72.- 1. Salvo por motivo de interés público o en el caso de una vía de servicio, no se autorizará el acceso directo de las propiedades colindantes a las nuevas carreteras o a los nuevos tramos de calzada correspondientes a éstas, incluso cuando se trata de variantes de población, de trazado o de ramales de enlace (artº. 36.4 L.C.C.).

2. Para la tramitación de cualquier instrumento de planificación urbanística que incluya un nuevo acceso a una carretera será preceptivo el informe del titular de la vía, previamente a la aprobación inicial del

mismo. Las condiciones que se impongan serán vinculantes en lo referente a disposiciones técnicas derivadas de las normativas e instrucciones geométricas y constructivas vigentes.

Artículo 73.- 1. Los accesos no previstos que se autoricen se construirán de acuerdo con la normativa e instrucciones vigentes, y las condiciones particulares que se fijen en la autorización. 2. El cruce de algún carril o calzada de una carretera se efectuará a distinto nivel en los casos siguientes:

a) Si se trata de cruzar una autopista.

b) En cualquier carretera, cuando la intensidad media diaria de circulación supere los 10.000 vehículos, o bien la intensidad media diaria a un horizonte de 20 años supere los 15.000 vehículos.

c) En el caso de autovías, vías rápidas, o carreteras de interés regional cuya intensidad media diaria de circulación sea inferior a 10.000 vehículos en el momento de la autorización, el cruce se proyectará igualmente a distinto nivel, pero en dicho proyecto podrá contemplarse su ejecución por fases, con cruce a nivel en una primera etapa, mientras la intensidad media diaria se mantenga inferior a 10.000 vehículos y, en todo caso, antes de un plazo no superior a los cinco años.

Para garantizar la ejecución del cruce a distinto nivel en el momento en que se alcancen los 10.000 vehículos de intensidad media diaria, o por haber transcurrido los cinco años, se exigirá un depósito por el importe de las obras teniendo en cuenta el previsible aumento de los costes debido al incremento futuro de los precios, y la reserva de los terrenos necesarios para su desarrollo.

3. El giro a la izquierda a nivel de algún carril o calzada de una carretera, cruzando la trayectoria del tráfico que circula en sentido opuesto, sólo se permitirá disponiendo un carril central de espera precedido de vía de deceleración, salvo que la intensidad media diaria de la circulación a un horizonte de 10 años fuera menor a 2.000 vehículos.

4. Cuando el incremento de la intensidad de circulación de vehículos por la carretera, o el del tráfico que utilice un acceso lo requiera, el titular de la vía podrá exigir al titular del acceso la modificación del mismo para adaptarlo a las nuevas circunstancias.

5. Todas las peticiones de accesos o bien las modificaciones que se exijan o se soliciten, requerirán la presentación de un proyecto redactado por Técnico competente y visado por el Colegio Profesional correspondiente, salvo que se trate de accesos a viviendas unifamiliares aisladas.

El proyecto incluirá preceptivamente el estudio de tráfico conjunto de la carretera y el acceso que justifique su necesidad y las intensidades de circulación a prever en los distintos movimientos para la saturación del área a la que sirve el acceso y para la evolución futura de la carretera.

Artículo 74.- 1. La utilización de un acceso autorizado no implica exclusividad en ningún caso, pudiendo imponer el titular de la vía las limitaciones de uso y condicionamientos que se consideren convenientes para preservar la seguridad viaria, incluso la compatibilidad y obligación de compartir su utilización con otros usuarios, al objeto de evitar accesos demasiado próximos entre sí.

2. El titular de la vía suprimirá inmediatamente todo acceso construido sin autorización, con gastos a cargo de quienes indebidamente lo utilicen, tramitándose el oportuno expediente por infracción a la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias.

3. No podrán variarse las características de los accesos, ni el uso del suelo que se sirve del mismo, sin la previa autorización del titular de la vía. Éste podrá obligar a los usuarios del acceso a restablecer las características o usos modificados, dándoles el plazo máximo de un mes para regularizar la situación, sin perjuicio de la tramitación del correspondiente expediente por infracción a la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias.

CAPÍTULO II

USO DE LAS CARRETERAS

Artículo 75.- 1. Sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones, y cuando situaciones especiales, exigencias técnicas o la seguridad vial lo requieran, el titular de una carretera podrá imponer, con

carácter excepcional, limitaciones temporales a la circulación de todos o ciertos tipos de vehículos o usuarios en determinados tramos o partes de la misma (artº. 37.1 L.C.C.).

2. Del mismo modo, el titular de la carretera podrá autorizar un uso especial de la vía en supuestos tales como transporte de vehículos especiales, celebración de pruebas deportivas o festejos públicos u otros semejantes (artº. 37.2 L.C.C.).

3. Para garantizar la reparación de los daños, limpieza de márgenes, borrado de pintadas, etc., que dichas actividades puedan causar a las carreteras o a su entorno, se exigirá la constitución de un depósito previo suficiente para poder autorizar su uso.

Los criterios para fijar la cuantía del depósito previo exigido en el párrafo anterior serán fijados por Resolución del Director General de Obras Públicas, en función de las longitudes de los tramos de carreteras afectados y el posible importe de la reparación que pudiera necesitarse, según el tipo de actividad que se desarrolle.

Artículo 76.- Para conocimiento de las características de la demanda de tráfico sobre la infraestructura de las carreteras, sus titulares podrán instalar o autorizar la instalación de estaciones de aforo y de pesaje en puntos estratégicos de la misma (artº. 38 L.C.C.).

CAPÍTULO III

INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 77.- Se considerarán infracciones:

a) La realización de obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, el llevarlas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas o el incumplimiento de algunas de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.

b) La sustracción, deterioro o destrucción de cualquier elemento de la carretera relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, tales como señales, semáforos, balizas, vallas, barreras, hitos, malecones, barandillas y similares, o la modificación intencionada de sus características o situación.

c) La destrucción, alteración o modificación, de forma directa o indirecta, de cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma.

d) La colocación o vertido, directa o indirectamente, dentro de la zona de dominio público de objetos materiales de cualquier naturaleza, así como basuras y desperdicios en las carreteras y zonas de dominio público.

e) El establecimiento, incluso fuera de la zona de afección de la carretera, de industrias, almacenes, depósitos o instalaciones de cualquier naturaleza o la realización de alguna actividad que resulte peligrosa, incómoda o insalubre para los usuarios de la carretera, sin adoptar las medidas necesarias para evitarlo. f) El establecimiento de cualquier tipo de publicidad dirigida al usuario de la carretera.

g) El deterioro de la carretera por circular con pesos o cargas que excedan los máximos autorizados (artº. 39 L.C.C.).

Artículo 78.- 1. Las infracciones tipificadas en el artículo anterior serán consideradas leves, graves o muy graves. Tendrán el carácter de leves las que no ocasionen daños en la carretera y sus elementos funcionales, no supongan riesgos para la seguridad de la circulación rodada y peatonal y no se aprecie en ellas la intención de causar daños a la vía o sean legalizables. Serán consideradas de carácter grave las que afecten a la seguridad de esa circulación, entrañen daños sobre la carretera o sus elementos funcionales o conste intencionalidad por parte del infractor. Serán faltas muy graves las que impliquen riesgos ciertos e inmediatos para la integridad de las personas que se sirven directa o indirectamente de la vía o supongan reiteración o reincidencia por parte del infractor (artº. 40.1 L.C.C.).

2. El procedimiento para sancionar las infracciones a los preceptos de la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias, se iniciará de oficio como consecuencia de denuncia. Las denuncias de los particulares sólo podrán dar lugar a la incoación del oportuno expediente sancionador cuando se formulen por escrito y en ellas conste inequívocamente los datos personales y el domicilio del denunciante.

En las denuncias se harán constar, siempre que sea posible, la fecha, hora y lugar en que se produjo o advirtió el hecho denunciado, la entidad del daño con apreciación aproximada, si lo hubo, y, además, cuantos otros datos y circunstancias puedan aportarse a efectos de prueba, conocimiento y calificación de la infracción cometida.

A los efectos del procedimiento sancionador, la ratificación de los Agentes de la Autoridad, y de los funcionarios, camineros y demás personal afecto al servicio de la carretera harán fe, salvo prueba en contrario, de los hechos constatados en las denuncias formuladas por ellos.

3. El procedimiento sancionador se adaptará a lo prescrito en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

4. En los supuestos en que los actos cometidos contra la carretera o sus elementos pudieran ser constitutivos de delito o falta, el titular de la misma pasará el tanto de culpa a la jurisdicción competente (artº. 40.4 L.C.C.).

5. En los casos en que sea de urgencia la reparación del daño sufrido por la carretera para devolverla a sus condiciones de normal servicio, el titular de la misma procederá a su inmediata reparación, pasando seguidamente el coste de la misma al causante de los daños para su abono, todo ello de conformidad con el procedimiento siguiente (artº. 40.5 L.C.C.):

- El Organismo titular de la carretera pasará el importe detallado del gasto al causante del mismo para su abono en un plazo no superior a quince (15) días.

- En caso de impago se actuará por la vía administrativa de apremio de acuerdo con lo dispuesto en la normativa de recaudación del Gobierno de Canarias. - Si la reparación del daño no fuera urgente se requerirá al causante del mismo para que lo repare en un plazo que no podrá ser superior a un mes, debiendo dejar la carretera o sus elementos en las mismas condiciones en que se hallaba al producirse el daño, y, en caso de incumplimiento en el plazo señalado en la comunicación, el titular de la vía procederá como en el caso de que la reparación de los daños fuera urgente. Artículo 79.- 1. Las infracciones a que se refiere el artículo 77 serán sancionadas atendiendo a los daños y perjuicios ocasionados o, en su caso, los riesgos creados y a la intencionalidad del causante, con arreglo a las siguientes multas:

- Infracciones leves: multas de 10.000 a 250.000 pesetas.

- Infracciones graves: multas de 250.001 a 2.000.000 de pesetas.

- Infracciones muy graves: multas de 2.000.001 a 35.000.000 de pesetas.

2. Con independencia de las multas previstas en el apartado anterior, los órganos sancionadores, una vez transcurridos los plazos señalados en el requerimiento correspondiente, podrán imponer multas coercitivas, conforme a lo establecido en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. La cuantía de cada una de dichas multas no superará el 20% de las multas fijadas para la correspondiente infracción.

Artículo 80.- 1. En las carreteras regionales, la imposición de sanciones por infracciones leves corresponderá al Director General competente en materia de carreteras, las graves al Consejero competente en materia de carreteras y las muy graves al Gobierno. En las carreteras cuya titularidad corresponda a los Cabildos Insulares o a los municipios, las faltas leves y graves serán sancionadas por el Presidente de la Corporación respectiva y las muy graves por el Pleno de la Corporación (artº. 42.1 L.C.C.).

2. En cualquier caso, la imposición de la sanción que corresponda será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados, cuyo importe será apreciado por el órgano del que depende la explotación de la carretera (artº. 42.2 L.C.C.).

3. Si en una denuncia resultara que la persona o entidad que comete la infracción fuera distinta del promotor de la actuación que se denuncia o del propietario de los terrenos en los que la misma se ejecuta, la cuantía de la sanción se distribuirá según la participación de cada una de ellas, sin perjuicio de su responsabilidad solidaria por los daños ocasionados.

Artículo 81.- El plazo de prescripción de las infracciones muy graves y graves contra la carretera es de cuatro años y de un año las leves (artº. 43 L.C.C.).

TÍTULO IV

REDES ARTERIALES Y TRAMOS URBANOS

Artículo 82.- Los tramos de carreteras que discurran por suelo urbano o estén incluidas en una red arterial se regirán por las disposiciones del presente Título y por las demás contenidas en este Reglamento, en lo que resulten aplicables.

Artículo 83.- 1. Se entenderá por red arterial de una población o grupo de poblaciones al conjunto de tramos de carreteras actuales o futuros que establezcan de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de carreteras y proporcionen el adecuado acceso a las mismas. Podrán formar parte de la red de carreteras regionales los tramos de la red arterial que proporcionen continuidad y conecten entre sí los itinerarios regionales o presten el debido acceso a un núcleo de población desde un itinerario de este tipo.

2. Se considerarán tramos urbanos aquellos de las carreteras que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente planeamiento urbanístico. Se considerará travesía la parte del tramo urbano en el que existan edificaciones consolidadas a ambos lados de ella en, al menos, las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles en, al menos, uno de sus márgenes (artº. 45 L.C.C.).

Artículo 84.- 1. Toda actuación en una red arterial se establecerá previo acuerdo entre las distintas Administraciones Públicas interesadas y de forma coordinada con el planeamiento urbanístico (artº. 46.1 L.C.C.).

En principio, y salvo acuerdo expreso en contra suscrito entre la Consejería del Gobierno de Canarias competente por razón de la materia y las Corporaciones Locales afectadas, estas últimas proporcionarán los terrenos necesarios para acometer las obras que discurran por suelo clasificado como urbano totalmente libres de cargas y servidumbres. Para ello habrán de prever en el correspondiente planeamiento urbanístico, las reservas de suelo y compensaciones que sean necesarias.

La Consejería competente en materia de carreteras o Cabildo Insular afectado, podrán financiar la construcción tanto de los viales como del amueblamiento urbano que los acompañe, pero en principio, y salvo acuerdo expreso en contra suscrito por la Consejería y las Corporaciones Locales afectadas, corresponderá a estas últimas el mantenimiento, conservación y explotación de todo lo que no constituyan estrictamente viales.

2. A falta de acuerdo, la Consejería competente podrá planificar y ejecutar las actuaciones necesarias en los tramos de una red arterial que forme o pueda formar parte de la red regional de carreteras y el Cabildo Insular correspondiente en los de una insular (artº. 46.2 L.C.C.).

3. En todo caso, podrán utilizarse los procedimientos legalmente establecidos para asegurar la colaboración y coherencia de actuaciones en una red arterial en materia de inversiones y de prestaciones de servicios (artº. 46.3 L.C.C.).

Artículo 85.- 1. En los tramos de carretera que discurran total o parcialmente por núcleos de población, la línea límite de edificación se fijará atendiendo a la seguridad viaria mediante la ordenación de los márgenes y el adecuado control de accesos, de acuerdo con el tipo de carretera. Teniendo en cuenta las condiciones indicadas, la línea límite de edificación podrá situarse a distancia inferior a la establecida en general para la carretera, siempre que lo permita el correspondiente planeamiento urbanístico o lo solicite así el Ayuntamiento correspondiente y lo autorice el titular de la carretera. Cuando exista espacio para ello se establecerá una franja ajardinada de separación de la carretera que sirva de protección a la zona edificable (artº. 47.1 L.C.C.).

2. Cuando los terrenos situados en márgenes de carreteras sean clasificados como urbanizables, se deberá contemplar, además de las condiciones indicadas en el apartado anterior, la protección de la calidad de vida en las futuras urbanizaciones, mediante el establecimiento de una franja ajardinada de separación de la carretera que proteja a los usuarios de la zona urbana de los ruidos y contaminación producidos en la carretera (artº. 47.2 L.C.C.), y se estudiará la posibilidad de incluir en el proyecto la instalación de barreras sónicas que, armonizando con el entorno, aíslen acústicamente y prevengan la contaminación de las urbanizaciones colindantes.

Artículo 86.- El otorgamiento de licencias para usos y obras en las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección de los tramos de una carretera que discurran por suelo clasificado como urbano o correspondan a una travesía, compete al Ayuntamiento correspondiente previo informe preceptivo del titular de la misma (artº. 48 L.C.C.).

Los Alcaldes deberán notificar al órgano administrativo del que dependa la carretera todos los acuerdos adoptados por las respectivas Corporaciones Locales sobre otorgamiento de autorizaciones, efectuadas al amparo de lo dispuesto en el párrafo anterior, en la misma forma en que los notifiquen a los beneficiarios de tales autorizaciones.

Artículo 87.- 1. La conservación de todo tramo de carretera que discurra por suelo urbano o constituya una travesía corresponde al titular de la misma.

2. Siempre que no se interrumpa un itinerario, y sin que hayan de perder su carácter de vías dedicadas al tráfico rodado, las carreteras regionales e insulares o tramos determinados de ellas podrán entregarse a los municipios respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancia del Ayuntamiento interesado y será resuelto por el Gobierno de Canarias o por el Cabildo Insular correspondiente.

3. No obstante lo dispuesto en los puntos anteriores, la Consejería competente, los Cabildos Insulares y las Corporaciones municipales interesadas podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales vías (artº. 49 L.C.C.).

Artículo 88.- La utilización de las carreteras en los tramos urbanos, y de modo especial en las travesías, se ajustará, además de a lo dispuesto en el Título III de este Reglamento, a las prescripciones del Código de Circulación, Seguridad Vial y a las normas de carácter municipal.

Artículo 89.- La Consejería competente en materia de carreteras y las demás Administraciones Públicas deberán coordinar, en el ejercicio de sus respectivas competencias, los intereses públicos concurrentes y sus zonas de influencia reguladas en este Título y, de modo especial, en cuanto ataña a la seguridad de la circulación y al servicio ofrecido por las carreteras (artº. 51 L.C.C.).

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.- 1. La definición de la zona de dominio público en las carreteras existentes no afecta a las titularidades actuales de los bienes que resultaren comprendidos en la misma, pero implica genéricamente la declaración de utilidad pública, debiendo hacerse su reconocimiento en cada caso concreto por acuerdo del Consejo de Gobierno.

2. Este reconocimiento se efectuará previa instrucción de un expediente por parte de la Consejería competente por razón de la materia, en el que se justifique debidamente la necesidad o conveniencia de la expropiación.

3. El mismo criterio expuesto en los apartados 1 y 2 de la presente disposición se aplicará en los casos de cambio de ancho de la zona de dominio público que se produzca por cambio de clasificación de la vía al incorporar una carretera convencional a la red de interés regional.

Segunda.- La normativa técnica que se dicte por la Comunidad Autónoma se acomodará a las prescripciones de la normativa básica del Estado, en los términos de la Disposición Adicional Segunda, apartado 1, de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.

Tercera.- Se faculta a las Consejerías competentes en materia de obras públicas y de medio ambiente para que mediante Orden conjunta, y de conformidad con lo regulado en el anexo nº 3 de este

Reglamento, desarrollen las determinaciones y documentación que han de contener los anteproyectos y proyectos de trazado que deban ser sometidos a evaluación de impacto ambiental o ecológico.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.- Hasta tanto se apruebe el Plan Regional de Carreteras, se establece la Relación de Carreteras de Interés Regional que figura en el anexo nº 2 del presente Reglamento.

El Gobierno de Canarias a propuesta de la Consejería competente en materia de carreteras, podrá modificar, ampliar o reducir esta relación mediante Decreto que actualice la misma, en los supuestos contemplados en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.

Segunda.- En tanto se lleven a efecto por el Gobierno de Canarias las determinaciones contempladas en el artículo 58 del presente Reglamento, se establecen como anchos, en metros, de franjas de servidumbre y afección y distancia de la línea límite de edificación a la arista exterior de la calzada, los que se indican a continuación: CLASE DE CARRETERA SERVIDUMBRE AFECCIÓN LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN Autopistas 17 5 35 Autovías 15 7 30 Vías rápidas 10 7 30 Carreteras convencionales de interés regional 10 7 25 Resto de la red 5 3 12 Las distancias indicadas serán aplicables sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 56.3 del presente Reglamento.

Tercera.- En tanto no haya dictado la Consejería competente en materia de carreteras ninguna disposición referente a las Normas Técnicas en materia de planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de toda clase de carreteras, se entenderá que rige para las carreteras canarias, con sus correspondientes y sucesivas actualizaciones, lo siguiente:

1. Generalidades, características geométricas y trazado, accesos y visibilidad:

- Instrucción de Carreteras 3.1-I.C. (MOPU 1964).

- Recomendaciones para el proyecto de intersecciones (MOPU 1967).

- Recomendaciones para el proyecto de enlaces (MOPU 1969).

- Recomendaciones para estudios de carreteras (MOPU 1983).

- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG 4-88 del MOPU).

- Control de calidad en obras de carreteras (MOPU 1979).

2. Pavimentos:

- Instrucciones 6.1-I.C. y 6.2-I.C. (MOPU 1989) sobre secciones firmes.

- Instrucción 6.3-I.C. (MOPU 1980) sobre refuerzos de firmes.

- Circular 299/1989 del MOPU sobre mezclas bituminosas. 3. Señalización:

- Instrucción de Carreteras 8.1-I.C. sobre señalización vertical de carreteras.

- Instrucción de Carreteras 8.2-I.C. sobre marcas viales.

- Instrucción de Carreteras 8.3-I.C. sobre señalización de obras.

4. Puentes y obras de fábrica:

- Instrucción relativa a las acciones a considerar en puentes de carreteras (MOPU 1972). - Pruebas de carga en los puentes de carreteras (MOPU 1988).

- Norma Sismorresistente PDS-1/1974.

- Instrucción para el proyecto y ejecución de obras de hormigón en masa o armado (EH-91).

- Instrucción para el proyecto y ejecución de obras de hormigón pretensado (EP-88).

- Colecciones de puentes losas; puentes de vigas pretensadas I y II y puentes de 3 vanos (MOPU 1988).

- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para la recepción de conglomerantes hidráulicos (RC 88).

- Instrucción de Carreteras 4.1-I.C. sobre obras pequeñas de fábrica (MOPU 1964).

- Instrucción de Carreteras 4.2-I.C. sobre colección de pequeñas obras de paso (MOPU 1986).

5. Elementos complementarios:

- Instrucción de Carreteras 5.1-I.C. sobre drenaje (MOPU 1965).

- Instrucción de Carreteras 5.2-I.C. sobre drenaje superficial (MOPU 1990).

- Instrucción de Carreteras 7.1-I.C. sobre plantaciones (MOPU 1963).

- Instrucción de Carreteras 9.1-I.C. sobre alumbrado de carreteras (MOPU 1964).

- Circular MOPU 229/71 sobre normas sobre barreras de seguridad.

- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para tubería de abastecimiento de agua (MOPU 1974). - Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para tuberías de saneamiento de agua (MOPU 1986).

- Candelabros metálicos de alumbrado exterior y señalización al tráfico (Decreto 2.642/1985, complementado por Orden de 11.7.86).

Cuarta.- En tanto no se proceda a regular por la Comunidad Autónoma de Canarias el régimen al que deba someterse la instalación de estaciones de servicios situadas fuera de las áreas de servicio, se estará a lo dispuesto en la normativa estatal en la materia. A N E X O Nº 1

TERMINOLOGÍA

ACERA: zona longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

ACONDICIONAMIENTO DE TRAZADO: obra de modernización de una carretera que afecta a su sección transversal, su planta o su alzado, siempre que el tramo de carretera antiguo quede fuera del servicio que venía prestando.

AÑO HORIZONTE: año al que se refieren determinadas prognosis de situación relacionadas con el servicio público vial.

ARCÉN: franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, sólo destinada al uso de vehículos automóviles en circunstancias excepcionales.

AUTOMÓVIL: vehículo dotado de medios de propulsión mecánica propios e independientes del exterior, que circula sin carriles. De este término se excluyen los ciclomotores y los tractores agrícolas.

BERMA: franja longitudinal comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta o terraplén.

CALZADA: zona de la carretera destinada a la circulación. Se compone de un cierto número de carriles.

CALZADA DE SERVICIO: carretera sensiblemente paralela a otra respecto de la cual tiene carácter secundario, conectada a ésta solamente en algunos puntos, y que sirve a los edificios o propiedades contiguas.

CAMINO AGRÍCOLA: calzada de servicio destinada fundamentalmente para acceso a fincas rústicas, y cuyo tráfico predominante es de tractores y maquinaria agrícola.

CARRETERA DE CIRCUNVALACIÓN: la que rodea total o parcialmente una población, enlazando las que afluyen a ella.

CARRIL: franja longitudinal de la calzada, con anchura suficiente para la circulación de una fila de vehículos.

DESMONTE: parte de la explanación situada bajo el terreno original.

DUPLICACIÓN DE CALZADA: obra de modernización de una carretera consistente en construir otra calzada separada de la existente, para destinar una a cada sentido de circulación.

EJE: línea que define el trazado en planta de una carretera, y que se refiere a un punto determinado de su sección transversal.

ENSANCHE DE PLATAFORMA: obra de modernización de una carretera que amplía su sección transversal, de manera que se aproveche parte de la plataforma existente.

EXPLANACIÓN: zona de terreno realmente ocupada por la carretera.

FIRME: conjunto de capas ejecutadas con materiales seleccionados y, generalmente, tratados, que constituye la superestructura de la plataforma, resiste las cargas de la circulación y permite que ésta tenga lugar con seguridad y comodidad.

MEDIANA: franja longitudinal situada entre dos plataformas separadas, no destinada a la circulación.

MEJORA DE FIRME: obra de modernización de una carretera cuyo objeto es el restablecimiento o aumento de la resistencia de su firme o de las características superficiales de su pavimento.

MODIFICACIÓN DE OBRA: estudio de carretera por el que se modifica un contrato basado en un proyecto de construcción.

NUEVO TRAMO DE CALZADA: el resultante de la construcción de una nueva carretera o de la duplicación de una calzada existente.

PLATAFORMA: zona de la carretera destinada al uso de los vehículos, formada por la calzada y los arcenes.

SEPARADOR: franja longitudinal de la carretera que sirve de separación entre distintas corrientes de circulación.

TERRAPLÉN: parte de la explanación situada sobre el terreno original.

TRAZADO: definición geométrica de la carretera.

VARIANTE: obra de modernización de una carretera que afecta a su trazado en planta o en alzado, y como consecuencia de la cual el tramo de carretera antiguo queda totalmente diferenciado de la variante.

VARIANTE DE POBLACIÓN: variante que evita o sustituye a una travesía.

VARIANTE DE TRAZADO: variante que no se refiere a una travesía.

VEHÍCULO: artefacto o aparato capaz de circular por las vías públicas.

VÍA DE SERVICIO: calzada de servicio que sirve de acceso a zonas de servicio, instalaciones auxiliares de la carretera, edificios o pequeños núcleos poblacionales. Su tráfico predominante es de coches y furgonetas.

VÍA URBANA: cualquiera de las que componen la red interior de comunicación de una población, siempre que no se trate de travesías ni formen parte de una red arterial. A N E X O Nº 3

DOCUMENTACIÓN QUE HAN DE CONTENER LOS ANTEPROYECTOS O PROYECTOS DE TRAZADO, A EFECTOS DE LA DECLARACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL

Los anteproyectos y, en su defecto, los proyectos de trazado que hayan de ser sometidos a evaluación de impacto ambiental o ecológico contendrán, en general, la completa definición y descripción del aspecto geométrico de las soluciones adoptadas y de su justificación, a falta como máximo de los cálculos definitivos de sus estructuras.

A tales efectos:

a) Se describirán los antecedentes de la actuación, las alternativas estudiadas, la solución elegida y su motivación y cuantas precisiones sean necesarias en orden a evaluar el interés público de la inversión.

b) Se aportarán los datos y estudios cartográficos, geológicos, geotécnicos, en especial de túneles y cimentaciones, hidrológicos, económicos y de cualquier otra naturaleza que hayan figurado como antecedentes y base de los diseños y que justifiquen su conveniencia.

c) Se precisarán los datos y previsiones de tráfico rodado y de movimiento de peatones, las soluciones propuestas al tráfico durante la realización de las obras, las referencias urbanísticas y de planeamiento insular o regional y demás circunstancias que permitan estimar las condiciones funcionales que regirán tanto en la fase de ejecución de las obras como en la de su definitiva puesta en servicio.

d) Conforme a las reglas de la buena práctica en materia de proyectos de carreteras, se describirán la solución elegida en planta y alzado, sus obras de fábrica, firmes, sistemas de drenaje y movimientos de tierra y cualesquiera otras particularidades que permitan deducir una precisa visión de la geometría de las obras proyectadas y de sus efectos e impactos sobre su entorno natural.

e) Se aportarán los datos y previsiones existentes en lo relativo a la necesidad de utilizar préstamos o a la existencia de excedentes de tierras y a las soluciones previstas al respecto mediante la utilización de canteras y vertederos en la zona de las obras.

f) Se concretarán los materiales de construcción utilizables, sus calidades y los procedimientos previstos de puesta en obra, de modo que quepa formular una estimación de las posibles consecuencias ambientales del proyecto en consideración. g) Se preverán y describirán las posibles obras e instalaciones auxiliares significadas por su especial capacidad de impacto ambiental o que deriven de procedimientos constructivos inhabituales.

h) Igualmente, se evaluarán los costes de ejecución de las obras mediante la formación de los correspondientes precios unitarios y la confección de presupuestos, conforme a la práctica habitual en los anteproyectos y proyectos de ingeniería.